



1 Wolfgang Tilmanns, *Concorde L 440-14A*, 1997. Courtesy Galerie Buchholz, Berlin/Köln

The young Shah was known for opulence and excess. His wife was rumored to bathe in milk, while the Shah had his lunches flown in by Concorde from Paris. The people starved.

Argo (2012)

Die Concorde war eine Zeitmaschine. Man landete mit ihr in New York, bevor man in London losgeflogen war. Der offizielle Flugplan verkündete stolz: «BA1 – LHR 10.35 JFK 9.25». Dass man mit ihr den Atlantik überqueren konnte, war allerdings kaum mehr als ein willkommener Nebeneffekt. Die meisten Passagiere wollten nicht *nach* New York, sie wollten *mit* der Concorde fliegen. Sie war, so wurde gesagt, «a means to go fast nowhere».¹

Eigentlich sollte sie der Beginn des massenhaften Überschall-Luftverkehrs sein. Doch tatsächlich blieb sie ein Spielzeug für wenige. Wenn es in den ersten Minuten des Films *Argo* heißt, der Schah von Persien habe seine Mahlzeiten mit der Concorde von Paris einfliegen lassen, während sein Volk verhungerte, so entspricht das zwar nicht ganz der Wahrheit.² Aber die Fabel zeigt doch, in welchem Maße das Flugzeug nach wie vor als Symbol von Luxus und unerhörter Verschwendung gilt: es ist, als wenn Marie Antoinette ihre Kuchenstücke einzeln in hundertspannigen Kutschen nach Versailles beordert hätte. Den moralischen und ökologischen Bedenken, die die Concorde immer begleitet haben, stand allerdings von Anfang an auch eine große Identifikation breiter Bevölkerungsschichten mit dem Flugzeug entgegen. Das transnationale Projekt, Vorläufer von Airbus und EADS, war sowohl in Frankreich als auch in England ein Objekt nationalen Stolzes.³

Bei denjenigen, die in der Einflugschneise von Heathrow leben, löst Wolfgang Tillmans' Fotoserie *Concorde*, im Frühjahr 1997 aufgenommen, heute dann auch nostalgische Gefühle aus: «Each picture sends you right back to a time that you remember seeing it, when walking down the street in between the houses or up in the clouds», heißt es im Blog eines Zeitzeugen.⁴ Bei ihrem täglichen Überflug habe das Haus gewackelt, und die Nachbarn seien aus ihren Türen gekommen, um das elegante Fluggerät zu bewundern. Es ist diese Perspektive der Anwohner und Spaziergänger – von unten, aus der Ferne – aus der Tillmans die Concorde mit seinen beiläufigen, mit 50mm-Objektiv fotografierten Bildern zeigt. In einer Zeit, in der das Fliegen längst zur Normalität geworden war, blieb die Concorde etwas Unerreichbares. Wer konnte schon 10.000 Dollar für einen dreieinhalbstündigen Flug nach New York aufbringen?

Die exorbitanten Ticketpreise, der enorme Spritverbrauch, oder die Frage nach Sinn und Unsinn des (Überschall-)Fliegens sind in der Berichterstattung über die Concorde von Anfang an immer wieder thematisiert worden. Was mich an dieser Stelle allerdings mehr interessiert, ist der einschneidende Wandel in der Struktur von Luxus, der in der Luftfahrt – und wahrscheinlich nicht nur dort – seit den siebziger Jahren stattgefunden hat. Das Versprechen vom luxuriösen Fliegen ist zwar fast so alt wie der Flugverkehr selbst. Doch die Einführung der Concorde im Jahre 1976 fiel in eine Zeit, in der das Fliegen an sich aufhörte, als

luxuriös zu gelten. Ich werde versuchen zu zeigen, dass dies mehr als eine kleine Verschiebung bedeutete – tatsächlich verlor der Luxus in diesem Zeitraum eine seiner bis dahin wichtigsten Funktionen (die man «prognostisch» nennen könnte) und musste sich eine neue Rolle suchen. Die Concorde ist sicher nicht das einzige Symbol dieses Wandels, aber doch eines, an dem er sich besonders gut erzählen lässt: sie war, als sie in den sechziger Jahren geplant wurde, ein völlig anderes Luxusobjekt als fünfzehn Jahre später, als sie schließlich den Betrieb aufnahm. Die Geschichte beginnt daher auch lange, bevor die Concorde zum ersten Mal abhebt.

1. Das Zeitalter der Jets, oder: Luxus für Alle

Luxus hält jung, schützt die Gesundheit und fördert die Verdauung.

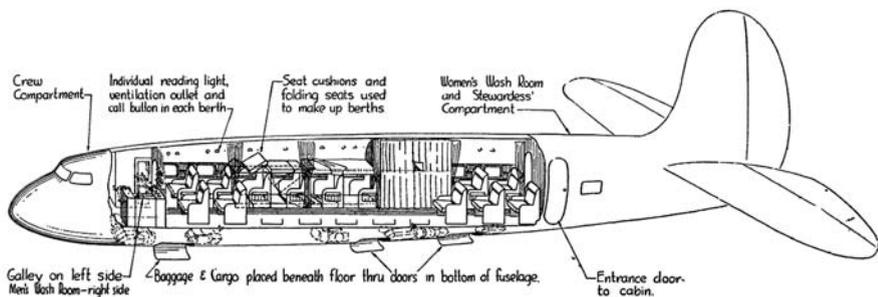
Carl Laszlo, *Aufruf zum Luxus*, 1960

Als im November 1962 der Vertrag zwischen Großbritannien und Frankreich über die gemeinsame Entwicklung der Concorde geschlossen wurde, hatte das *Jet Age* – das Zeitalter der zivilen Düsenflugzeuge – gerade erst begonnen. Seit ein paar Jahren überquerte eine stetig wachsende Zahl von Sud Aviation Caravelle, McDonnell-Douglas DC-8 und Boeing 707 den Atlantik. Neue Flughäfen wurden gebaut, um den schnell wachsenden Passagierzahlen Herr zu werden. Sie waren Ikonen des Fortschritts. Sonntags pilgerte ganz Frankreich zum gerade eröffneten Südterminal in Orly, das – so verlangte es die modernistische Doktrin – ganz aus Glas und Stahl erbaut war. An den «Dimanches à Orly» den landenden und startenden Maschinen zuzusehen, wurde zum Familienvergnügen. Die Besucherterrasse verzeichnete Mitte der sechziger Jahre vier Millionen Besucher jährlich – mehr als der Eiffelturm. Fliegen war immer noch ein Traum, aber einer, den nun viele Menschen träumen durften.⁵

Welche enorme Veränderung die Jets für den Flugverkehr bedeuteten, zeigt sich im Vergleich mit einem Artikel des amerikanischen *Science News-Letter* aus der Vorkriegszeit. Dort wurden 1936 Studien des MIT zum (noch Propeller-betriebenen) Flugzeug der Zukunft vorgestellt. Es würde mehr Sitze haben und durch stär-



2 «Dimanches à Orly»: Besucherterrasse und Vorfeld in Paris-Orly, 1960. Foto: Pierre Durand



3 «The plane of the future», aus: *Science News-Letter*, December 19, 1936, S. 390

kere Motoren eine Reisegeschwindigkeit von über 350 km/h erreichen. «A luxurious 20-passenger transport plane that will safely and economically span any two points in North America overnight – this is Tomorrow’s Airplane», hieß es enthusiastisch.⁶ Die Sitze sollten sich in Betten verwandeln können, und eine eingebaute Küche würde Zwischenladungen für Mahlzeiten endlich überflüssig machen. An der Illustration des Innenraums ließ sich ablesen, dass die Zukunft komfortabler werden und gleichzeitig mehr Menschen das Fliegen ermöglichen würde.

Zwar ähnelt das Zukunfts-Flugzeug auf der Abbildung in vielen Punkten dem Design der Flugzeuge bis heute – inklusive der Trias aus Leselampe, Ventilation und Rufknopf über jedem Platz. Doch die Einführung der Düsentriebwerke in den zivilen Luftverkehr Ende der Fünfziger Jahre bedeutete eine Revolution des Luftverkehrs. In den neuen Jets fanden nicht zwanzig oder vierzig, sondern auf einmal *zweihundert* Passagiere Platz, und sie flogen nicht etwas schneller, sondern *viel* schneller und *viel* weiter. Roland Barthes erschien der Übergang von der «alten propellergetriebenen Menschheit» zum «düsengetriebenen neuen Menschen» geradezu als kulturgeschichtliche Zäsur.⁷ Die meisten seiner Zeitgenossen interessierten sich allerdings mehr für den Traum vom mondänen Leben, der sich mit den neuen Flugzeugen verband. In Paris ein leichtes kontinentales Frühstück zu genießen, um dann in New York rechtzeitig zum amerikanischen Frühstück mit Eiern und Speck einzutreffen? «Not at all fancy», versprach nun, im Jahre 1955, der *Science News-Letter*.⁸ Auch den Lesern des *Popular Science* wurde 1956 das bald zu erwartende Flugerlebnis als hochelegantes Vergnügen präsentiert. Die Stewardess, hieß es in dem fiktionalen Reisebericht, «looked like a model, and certainly the cabin interior was as colorful and luxurious as an exclusive fashion salon».⁹ Und das *Boeing Magazine* kündigte im selben Jahr an, dass die 707 nicht nur ein neues Zeitalter des Fliegens einläuten, sondern auch bisher ungekannten Reisekomfort bieten würde.¹⁰ Auf der Fotostrecke des Artikels räkeln sich die Passagier spielenden Boeing-Mitarbeiter in den bequemen Sitzen, genießen mehrgängige Menüs und stoßen in der bordeigenen Lounge mit Champagner an. In den Phantasien des Luftverkehrs schien immer beides gleichzeitig möglich: Massentransport und individuelles Luxuserlebnis. Sicher, bis weit in die 60er Jahre waren Flugtickets für die meisten noch unerschwinglich teuer. Doch die Planung immer größerer Flugzeuge – 1969 fand der Erstflug des ‚Jumbo-Jets‘ Boeing 747 statt – barg das Versprechen, dass der futuristische Luxus für Wenige bald zum Alltag für Viele werden würde.



Luxury is the sense of relaxation that will be provided by the new-style seats of the 707... or by the club-room atmosphere of the airliner's intimate sky lounge.

The possibilities for color and decor are evident in this photo of one version of 707 Stratoliner's club-like lounge.

Comfort is composed of many things, including pleasant surroundings. An illustration is the 707's range of colors—a palette of light, luminous, high-keyed tones... the modern colors with which modern people have found it most enjoyable to live.

While a lounge like this is available fore or aft, it may be removed quickly and replaced with additional seating.



BOEING



Unique features include colorfully modern galleys; plastic window shades, both smoke-tinted and opaque; passenger service unit above each row of seats, containing air inlets, individual reading lights, etc. The 707 interior has been under development since 1952.

◀ Dual galleys permit greatest of flexibility in food service. As many as 168 meals can be served.

Galleys are equipped to serve the most tempting of cuisine, in the best tradition of every airline.

▶



An dieser Stelle lohnt ein kurzer historischer Exkurs. Die hier wirksame prognostische Funktion von Luxus lässt sich nämlich bis ins 18. Jahrhundert zurückverfolgen. Bernard Mandeville hatte sich 1714 in seiner «Bienenfabel» über die moralistische Verdammung des Luxus lustig gemacht, um stattdessen dessen volkswirtschaftlichen Vorteile zu preisen. Millionen Arme, so seine Pointe, würden von der Verschwendungssucht Weniger in Brot und Lohn gebracht.¹¹ Das Buch war ein Skandalon und erntete heftigen Widerspruch. Doch die Diskussion um den Luxus war damit von der ethischen in die ökonomische Sphäre gewechselt. War bisher dem «Staate daran gelegen, dass sie [die Bürger, J.v.B.] durch den Luxus nicht verderben», so gingen nun die Bestrebungen eher dahin, den Luxuskonsum so zu steuern, dass er den einheimischen Arbeitern zugutekam: «Viele Hundert Familien nähren sich mit dieser Arbeit», hieß es 1762 über die Produktion von Spitzen in Österreich-Ungarn.¹² Diderot konnte sich Mitte des 18. Jahrhunderts schon auf sicherem Terrain wägen, wenn er sich in seinem *Encyclopedie*-Eintrag gegen die Moralisten wandte und den Luxus stattdessen als eine Quelle des menschlichen Glücks bezeichnete. Und bei Adam Smith wurden Luxusgüter zu «decencies», zu Annehmlichkeiten umdefiniert, die den Konsum anregten und daher auch dem allgemeinen Wohlstand zuträglich sein konnten.¹³ Auch danach blieb zwar die moralische Komponente des Luxus erhalten. Doch der Diskurs bewegte sich seitdem «auf der Grenze zwischen dem Gebiete der Ethik und dem der Sozialökonomie», wie noch um 1900 festgestellt wurde.¹⁴ Die neue Bedeutung von Konzepten wie «Konsum», «Wachstum» und «Fortschritt» in ökonomischen Theorien seit dem 18. Jahrhundert verschaffte der zuvor einhellig verdammten Verschwendungssucht Legitimation.¹⁵

Entscheidend ist aber, dass Luxus damit eine *zeitliche* Dimension bekam: das luxuriöse Leben der Oberschicht in der Gegenwart würde bald, mit steigendem Wohlstand, für immer mehr Menschen möglich werden. Luxusgüter schienen so den Blick in eine (bessere) Zukunft zu erlauben.¹⁶ Diese prognostische Qualität von Luxus blieb bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts erhalten, und wurde – zumal in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg – auch immer wieder mit Erfahrung gesättigt. Technologische Neuerungen, die Anfangs nur für wenige erschwinglich waren, wurden zu normalen Gebrauchsgegenständen – man denke an Fernseher, Waschmaschinen oder Autos. Wenn eine gängige Definition von Luxus besagt, dass dieser «jeder Aufwand [ist], der über das Notwendige hinausgeht», dann war es eine der grundlegenden Erfahrungen der Moderne, dass das als notwendig Empfundene einer ständigen Steigerung unterworfen war.¹⁷

Zur Wissenschaft der Stunde wurde in den sechziger Jahren die «Futurologie», und für viele ihre Vertreter schien der technische Fortschritt und der künftige Wohlstand grenzenlos zu sein.¹⁸ Es war diese Logik, die auch im Luftverkehr den Luxus durchaus positiv erscheinen ließ. Fliegen an sich war um 1960 zwar etwas unerhört Luxuriöses. Doch wer zu dieser Zeit im *Boeing Magazine* blätterte oder in Orly auf der Besucherterrasse stand, konnte mit Recht vermuten, dass er selbst in nicht allzu ferner Zukunft daran würde teilhaben können.

2. Die neue Ära (und ein besonderes Konsumobjekt)

Noch nie hatten, Steuerzahler voran, so viele
soviel für den Zeitgewinn so weniger zu leisten.
Der Spiegel 6/1976

Aber schon gab es eine neue Vision: den Überschallflug. Während die Jets nach und nach die Propellermaschinen ablösten, plante man in Europa, Amerika und der UdSSR die nächste Phase des Luftverkehrs. Was bei militärischen Flugzeugen bereits Realität war – der Flug mit mehrfacher Schallgeschwindigkeit – sollte doch auch im zivilen Bereich möglich sein. Die geplante Concorde war das Symbol des technisch Machbaren und der zukünftigen Normalität des schnellen Reisens. Es war die Zeit des Kalten Kriegs, und der Wettlauf um das erste SST (Supersonic Transport) wurde fast so ernsthaft ausgetragen wie der Wettlauf zum Mond.¹⁹ Die russische Tupolew 144 ähnelte verdächtig den Concorde-Prototypen – oder war es anders herum? In Paris wurden als Priester verkleidete Agenten mit geheimen Concorde-Bauplänen im Gepäck festgenommen – Spionage! Die Tu-144, im Westen auch «Concordski» genannt, absolvierte dann zwar zwei Monate vor der Concorde ihren Erstflug, doch im regulären Betrieb erwies sie sich als störungsanfällig und wurde bald aus dem Flugplan genommen. Für ein von Boeing geplantes Überschallflugzeug, das dreimal so viele Sitzplätze wie die Concorde geboten hätte, kam das Aus schon vor dem Bau der ersten Prototypen. Als die Concorde 1976 nach fast fünfzehn Jahren Planung den Betrieb aufnahm, war sie daher das einzige Flugzeug der neuen Ära.

Es war eine Ära, die dann doch nicht kam. Anfangs hatten sich noch alle großen Fluggesellschaften Optionen gesichert (Pan Am wollte sieben Concordes kaufen, die Lufthansa drei). Der Bau mehrerer hundert Maschinen schien beschlossene Sache. Doch nach und nach wurden alle Bestellungen storniert. Steigende Kerosinpreise, Lärmschutzregelungen und der hohe Wartungsaufwand schreckten ab. Nur Air France und British Airways, die staatlichen Fluggesellschaften der beiden Länder, die das Flugzeug gemeinsam mit gewaltigem finanziellen Aufwand entwickelt hatten, blieben als Kunden übrig. *Der Spiegel* nannte es nun «das kommerziell verunglückte Koprodukt der Briten und Franzosen» und vermerkte:

Nur neun Concorde-Maschinen wurden von den zwei Erbauerländern, England und Frankreich, überhaupt in Dienst gestellt. Benutzt wurden sie fast ausschließlich von Top-Managern und Dollar-Millionären. Touristen, die neuerdings das wirtschaftliche Rückgrat im transatlantischen Verkehr bilden, ließen sich für die Concorde-Flugpreise (20 Prozent Aufschlag auf das Erste-Klasse-Ticket) nicht erwärmen.²⁰

Aus dem Vorboten eines neuen, glänzenden Überschall-Zeitalters für Alle war eine historische Ausnahme geworden – und die Tickets wurden zu Luxusartikeln für arabische Scheichs, Showbiz-Stars und reiche Geschäftsleute. Die Concorde war ein schnelles Flugzeug, aber sie war vor allem, wie Guillaume de Syon geschrieben hat, «a peculiar object of consumption».²¹ Womit natürlich im doppeltem Wortsinne gemeint ist: sie war das Luxusobjekt unter den Flugzeugen, etwas, das man konsumierte wie eine Flasche Dom Perignon – gerade, weil es so teuer war, mit ihr zu fliegen; aber ihr eigener (Sprit-)Konsum war auch nicht von schlechten Eltern. Das kam, pünktlich zur Ölkrise, nicht besonders gut an. Entsprechend säuerlich wurde die Concorde aufgenommen. Peter Brügge, langjähriger Journalist für den *Spiegel*, durfte gleich auf einem der ersten Air France-Flüge

von Paris nach Rio de Janeiro dabei sein. Sein Artikel ist eine fast stereotype Luxus-Anklage. Die «Untenbleibenden» müssen den infernalischen Lärm der Triebwerke ertragen, eine «verwöhnte Ober-Mittelklasse» lauscht über Kopfhörer Haydn auf Kanal 3 des Bordprogramms. Und während amerikanische Kosmetikkonzern-Präsidenten, belgische Stahlvertreter und der notorische Konsul Weyer bei zweifacher Schallgeschwindigkeit über Niedriglöhne in Brasilien fachsimplen, schieben sie sich allesamt «reichlich Kaviar und Getrüffeltes» rein. Nicht mal das Champagner-Bufferet bei der Zwischenlandung in Dakar gönnte der Journalist den Fluggästen.²² Keine Frage, Mitte der 70er Jahre, pünktlich zum Start der Concorde, war der Luxus in einer schweren Krise. Was war passiert?

Die Gründe dafür sind vielfältig und lassen sich hier nur anreißen. Eine wichtige Rolle spielte die zum ersten Mal machtvoll ins Bewusstsein kommende Endlichkeit der Ressourcen, die nun – so der Titel des berühmten Reports des *Club of Rome* – die «Grenzen des Wachstums» anzeigten.²³ Es gab auch eine größere Aufmerksamkeit der sogenannten Industrienationen für die sozialen Verhältnisse in den Entwicklungsländern, wodurch der eigene rasant gewachsene Wohlstand vielen nun mit der Armut eines großen Teils der Weltbevölkerung erkauft schien. Damit aber – und das ist, so denke ich, an dieser Stelle der entscheidende Punkt – hatte der in der Concorde zelebrierte Luxus seine prognostische Qualität verloren. Es war schlichtweg undenkbar, dass in Zukunft alle Passagiere auf diese Weise Kerosin verbrauchen würden, nur um etwas schneller in Rio zu sein (ein Zeitgewinn, der übrigens, wie Peter Brügge genüsslich bemerkte, schon im Stau vom Flughafen zum Hotel wieder verlorenging). Kein Mensch glaubte mehr, dass so die Zukunft des Luftverkehrs aussehen würde. Entgegen der ursprünglichen Pläne war die Concorde zum Symbol einer kleinen, exzessiven Minderheit geworden, der es nur um das eigene Wohlergehen ging und die unter sich bleiben wollte.

Dass der Luxus der Concorde kein Zukunftsversprechen mehr barg, lag auch an der rasanten Entwicklung, die zwischenzeitlich im Luftverkehr stattgefunden hatte. Für immer breitere Gesellschaftsschichten war das Fliegen erschwinglich geworden, man *flog* jetzt in den Urlaub. Die Passagierzahlen explodierten.²⁴ Die Prognose des Luxus hatte sich damit in gewisser Weise erfüllt; allerdings mit dem bekannten Effekt, dass das, was vormals luxuriös gewesen war, zur Normalität geworden war. Schon ging das Wort von den «Billigfliegern» um – Touristen, die in engbestuhlten Maschinen zu Discountpreisen um die Welt jetteten. Die Geschäftsleute beschwerten sich, weil sie sich auf einmal mit diesen Passagieren in derselben Kabine eingezwängt fanden. 1978 titelte «Time» mit dem Bild einer fliegenden Sardinendose – eine einprägsame Metapher, die sich bis zum heutigen Tag bewährt hat.

Die neue Ära, so wie «Time» sie sah, war die der überfüllten Maschinen, der eingeklemmten Beine und der schwitzenden Sitznachbarn. Die Fluggesellschaften mussten sich etwas einfallen lassen, um diejenigen Kunden, die bereit waren, viel Geld für ein Ticket zu bezahlen, bei Laune zu halten. In dem Maße, in dem Fliegen an sich aufhörte, etwas Exklusives zu sein, sahen sie sich gezwungen, ihr Angebot stärker zu differenzieren. Bisher war der Unterschied zwischen Economy und First Class marginal gewesen. Man muss ihn sich wohl etwa so vorstellen wie heute noch bei der Bahn: die Erste Klasse bot *etwas* mehr Raum, Komfort und Service – und sie war nur *etwas* teurer. Doch jetzt wurden neue Geschäftsmodelle und Kabinenanordnungen ausprobiert. Nach und nach wertete man die First

5 Time Magazine, 1978



Class auf. Ende der siebziger Jahre schließlich begannen einige Airlines, eine dritte, «Business Class» genannte Kategorie einzuführen.²⁵ Kurz: wo vorher die Grenze zum Luxus zwischen Fliegen und nicht-Fliegen verlaufen war, verlief sie nun zwischen den Klassen. Vorne saß man in bequemen Sesseln, streckte die Beine aus und ließ sich kleine Köstlichkeiten auf Porzellangeschirr munden – hinten zwängte man sich in enge Sitze, bekam die Rückenlehne seines Vordermanns in die Knie gedrückt und musste für alkoholische Getränke extra zahlen.

An der Spitze dieser neuen Ordnung stand – die Concorde. Entgegen ursprünglicher Pläne wurde sie bei Inbetriebnahme 1976 mit einer einzigen Klasse bestuhlt: einer Art «Super-First-Class». In ihr war die Oberschicht (oder wer sich dafür hielt) unter sich, so wie in den ersten Flugzeugen zu Beginn der kommerziellen Luftfahrt. Luxus hatte auf einmal eine rückwärtsgewandte Komponente erhalten. In sechzehn Kilometern Höhe konnte man sich wieder wie früher fühlen, als das Fliegen noch etwas Besonderes war. Dass die Aussicht von dort oben eher langweilig und die Geschwindigkeit kaum zu spüren war, machte den meisten dabei nichts aus. Noch heute schwärmen ehemalige Passagiere vom angeblich unübertroffenen Flugerlebnis. «There was no better way to cross the Atlantic, it was not about flat beds, First Class Suites or even huge amounts of legroom, it didn't need to be – it was Concorde.» Und ein anderer erinnert sich: «Service was something we will never see again, a gift upon boarding, champagne in proper Concorde crystal glasses and full tin of caviar to start. Those were the days!»²⁶



6 An Bord der Concorde, 1970er Jahre. Aus: John Falconer, *Concorde. A Photographic History*, Sparkford 2008, S. 122

3. Geschwindigkeit und Nostalgie

Ja, das waren sie wohl, die guten alten Zeiten. Die Concorde ist heute selbst zu einem nostalgischen Objekt geworden. Die obigen Kommentare wurden 2013 geschrieben, zehn Jahre nach ihrem letzten Flug. Nicht nur der Absturz einer Maschine der Air France im Jahre 2000, auch die Folgen des 11. September 2001 hatten sich in sinkenden Passagierzahlen für die Concorde bemerkbar gemacht. Und die Einführung von immer großzügigeren Schlafsitzen in der First- und Business Class der Großraumjets ließen den Luxus des schlanken Fluggeräts mit ihren schmalen Sitzen auf einmal alt aussehen. Oft donnerte die Concorde nur noch mit einer Handvoll Gästen an Bord über den Atlantik. Das Ende des kommerziellen Überschallverkehrs, so oft schon prophezeit, war nun unausweichlich. Bereits Mitte der neunziger Jahre, als Wolfgang Tillmans sie über London fotografierte, war sie ein Relikt geworden, ein futuristischer Oldtimer ohne Zukunft.

Dennoch steht sie für eine später nie mehr erreichte Exklusivität. Ihr Luxus bestand nicht nur im guten Essen oder der kurzen Flugzeit. Champagner und Kaviar wurden selbstverständlich mitgeliefert, aber das gab es auch anderswo. Entscheidend war die räumliche Trennung vom Rest der Reisenden. Die Concorde markiert damit, so meine ich, den historischen Umschlagpunkt, an dem die prognostische Funktion von Luxus, wie es sie seit der Aufklärung gegeben hat, zu Ende gegangen ist. Zweihundertfünfzig Jahre lang war es zumindest die Ideologie des Luxus gewesen, auf eine bessere Zukunft zu verweisen, an der – irgendwann einmal, zumindest potentiell – eine Mehrheit würden teilhaben können. Nun war sein größtes Versprechen wieder, dass er fast alle ausschloss. In Tillmans' Fotoserie schwebt die Concorde klein und pfeilförmig über der urbanen Tristesse von West-London, oder sie entfernt sich nach dem Start in Heathrow rasch in den Himmel, bis nur noch das Glühen der Nachbrenner zu sehen ist. Im Gegensatz zu den zahlreichen Bildbänden, die die Concorde aus nächster Nähe als technoide Schönheit inszenieren, ist sie in diesen beiläufigen Fotografien zwar ein Teil des Alltags. Dennoch wird gerade hier die unüberbrückbare Distanz zwischen dem Luxus in der Luft und der Lebenswirklichkeit am Boden deutlich. Wenn sie auf den Bildern im Landeanflug unaufgeräumte Hinterhöfe, schmutzige Pendlerbahnsteige und angegraute Vorkriegsarchitektur überquert, dann scheinen zwei Welten aufeinander zu treffen, die sich längst voneinander abkoppelt haben. Die «Untenbleibenden» mögen der Concorde sehnsuchtsvoll nachgeschaut oder sich über sie geärgert haben, aber über die eigene Zukunft gab sie längst schon keine Auskunft mehr.

Die Concorde belästigt heute niemanden mehr mit ihrem infernalischem Lärm, aber sie bleibt, im Negativen wie im Positiven, ein Symbol von Maßlosigkeit und Luxus. Inzwischen müssen die Fluggesellschaften einen nie gekannten Aufwand betreiben, um die zahlenmäßig wenigen, aber für den Umsatz entscheidenden Kunden der First Class bei der Stange zu halten. Eines der wichtigsten Instrumente dabei sind die Lounges, in denen die Reisenden sich die Wartezeit bis zum Abflug mit feinen Weinen, internationalen Zeitungen oder einer Nackenmassage vertreiben können. Heute heißt die exklusivste und luxuriöseste diese Lounges von British Airways, zugänglich nur für Passagiere mit Erster-Klasse-Ticket – *Concorde Room*.

Anmerkungen

- 1 Guillaume de Syon, «Consuming Concorde», in: *Technology and Culture*, 2003, Bd. 44, Heft 3, S. 650–654, hier: 653 (de Syon 2003).
- 2 Iran Air charterte die Concorde in den späten 70er Jahren für einige Flüge zwischen Paris und Teheran; es gibt aber keine Hinweise darauf, dass mit ihnen Mahlzeiten für den Schah transportiert wurden.
- 3 Siehe dazu de Syon 2003 (wie Anm. 1). Wie sehr das Concorde-Projekt in Großbritannien nationalen Interessen diene, untersucht Joseph M. Grieco, «The Concorde SST and Change in the British Polity», in: *World Politics*, 1979, Bd. 31, Heft 4, S. 518–538.
- 4 Wolfgang Tillmans, *Concorde*, Köln 1997; <http://www.huhmagazine.co.uk/223/books-you-should-own> [abgerufen am 16. Juni 2013].
- 5 Zu den neuen Flughäfen des Jet-Zeitalters siehe Vanessa Schwartz, «LAX: Designing for the Jet Age», in: Wim de Wit und Christopher J. Alexander (Hg.), *Overdrive: L.A. Constructs the Future, 1940–1990*, Los Angeles 2013, S. 163–183.
- 6 «Tomorrow's Airplane» Seen as Result of New Survey», in: *The Science News-Letter*, 1936, Bd. 30, Heft 819, S. 390–391, hier: 390.
- 7 Roland Barthes, «Der Jet-man», in: *Mythen des Alltags* [1957], Berlin 2010, S. 121–123, hier: 122.
- 8 Edward Housman, «Civil Jet Age Is Upon Us», in: *The Science News-Letter*, 1955, Bd. 68, Heft 10, S. 154–155.
- 9 Herbert O. Johansen, «In 1959 – New York to Chicago in 71 Minutes», in: *Popular Science*, 1956, Bd. 169, Heft 2, S. 105.
- 10 «A new age of travel. Previewing the luxury which will feature your jet flight», *Boeing Magazine* 1956, Bd. 26/27, S. 12.
- 11 Bernard Mandeville, *The Fable of the Bees, or, Private Vices, Publick Benefits* (3rd Ed.), London 1724, S. 108–125.
- 12 Adolf Beer, «Zwei Handschreiben von Maria Theresia über den Luxus», in: *Zeitschrift für Social- und Wirtschaftsgeschichte*, 1893, Bd. 1, Heft 2/3, S. 341–348.
- 13 Siehe dazu Ulrich Wyrwa, «Luxus und Konsum – begriffsgeschichtliche Aspekte», in: Reinhold Reith u. Torsten Meyer (Hg.), *Luxus und Konsum. Eine historische Annäherung*, Münster 2003, S. 47–60, sowie im selben Band: Rainer Beck, «Luxus oder Decencies? Zur Konsumgeschichte der Frühneuzeit als Beginn der Moderne», S. 26–46.
- 14 Anton Velleman-Wien, «Der Luxus in seinen Beziehungen zur Sozial-Ökonomie», in: *Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft*, 1899, Bd. 55, Heft 1, S. 1–56, hier: 3.
- 15 Zur historischen Bedeutung von «Konsum» siehe die Beiträge in John Brewer u. Roy Porter

(Hg.), *Consumption and the World of Goods*, New York 1993. Dass die Geschichte des Luxus dennoch nicht als «bloße Nobilitierungsgeschichte» erzählt werden kann, legen Christine Weder und Maximilian Bergengruen in der Einleitung zu dem von ihnen herausgegeben Band *Luxus. Die Ambivalenz des Überflüssigen in der Moderne* (Göttingen 2011) dar.

16 Das wohl beste Buch zu dem Thema ist Christopher J. Berry, *The Idea of Luxury*, Cambridge 1994, hier bes. Kap. 7, «The historicity of needs».

17 Die (übrigens schon damals wenig originelle) Definition findet sich in Werner Sombart, *Liebe, Luxus und Kapitalismus. Über die Entstehung der modernen Welt aus dem Geist der Verschwendung* [1922], Berlin 1992, S. 85.

18 Siehe etwa Herman Kahn und Anthony J. Wiener, *The year 2000. A Framework for Speculation on the Next Thirty-Three Years*, New York 1967; Robert Jungk und Johan Galtung (Hg.), *Mankind 2000* [1. International Future Research Conference, Oslo 1967], Oslo/London 1969. Für eine kurze Geschichte der Futurologie siehe Karl-Heinz Steinmüller, «Zukunftsforschung in Deutschland. Versuch eines historischen Abrisses (Teil 1)», in: *Zeitschrift für Zukunftsforschung*, 2012, Jg. 1, Heft 1 (urn:nbn:de:0009-32-34116).

19 Siehe Richard Lyons, «The Russians Lead with the SST...», in: *The New York Times*, 5. Januar 1969.

20 «Unbändiger Durst», *Der Spiegel* 38/1979, S. 260–263.

21 de Syon 2003 (wie Anm. 1), S. 653.

22 Peter Brügge [Ernst Hess], «Hélas, mir geht's ums Tempo!», *Der Spiegel* 6/1976, S. 142–144.

23 Donella H. Meadows, Dennis L. Meadows, Jørgen Randers und William W. Behrens III, *The Limits to Growth*, New York 1972.

24 1960 gab es weltweit ca. 100 Millionen Flugpassagiere; 1970 ca. 300 Mio.; bis 1980 war die Zahl auf 750 Mio. Passagiere gestiegen. Siehe Wilhelm Pompl, *Luftverkehr: Eine ökonomische und politische Einführung*, Berlin 2007, S. 2.

25 Siehe dazu «The changing world of business travel», in: *The Financial Post* (Toronto), 30. Sept. 1978; «Klassenkampf auf dem Nordatlantik», *Der Spiegel* 52/1978, S. 62–65. Siehe auch Jennifer Couatts Clay, *Jetliner Cabins*, Chichester 2003.

26 <http://www.flyertalk.com/forum/british-airways-executive-club/1460082-concorde.html>